Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

34 485 A

Wijziging van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2016 (wijziging samenhangende met de Voorjaarsnota)

Nr. 3

VERSLAG HOUDENDE EEN LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 20 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer verslag uit te brengen in de vorm van een lijst van vragen met de daarop gegeven antwoorden.

De vragen zijn op 9 juni 2016 voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Bij brief van 17 juni 2016 zijn ze door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu beantwoord.

Met de vaststelling van het verslag acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel voldoende voorbereid.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Stijnen

kst-34485-A-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Vraag 1:
Kunt u de systematiek toelichten die u heeft gebruikt voor de technische verwerking van het saldo 2015 op de begrotingsartikelen en subartikelen?

Antwoord:
Het saldo 2015 wordt bepaald door de realisatie 2015 af te zetten tegen de beschikbare bedragen in 2015 (stand ontwerpbegroting 2016). De verschillen hiertussen worden één op één tegengeboekt in 2016. Een lagere uitgavenrealisatie dan het beschikbare bedrag in 2015 betekent een voordelig saldo 2015. Dit saldo wordt dan in 2016 toegevoegd op hetzelfde artikel(onderdeel)/project als waar het saldo in 2015 is ontstaan. Per saldo over de twee jaren betekent deze systematiek dat het beschikbare bedrag voor het project of artikelonderdeel niet wijzigt.

Vraag 2:
Kunt u een cijfermatige aansluiting maken tussen de realisatie 2015 en de technische verwerking van het saldo 2015 in de eerste suppletoire begroting, uitgesplitst naar de verschillende (sub-) artikelen?

Antwoord:
In de tabel in bijlage 2 is de opbouw van het saldo 2015 per artikelonderdeel in de kolom 2015 inzichtelijk gemaakt[1]. De technische verwerking van het saldo 2015 in de eerste suppletoire begroting staat in de kolom 2016. Negatieve bedragen bij de uitgaven zijn een verlaging van het beschikbare bedrag en positieve bedragen zijn een verhoging van het beschikbare bedrag. Bij de ontvangsten zijn negatieve bedragen een verhoging van het beschikbare bedrag en positieve bedragen een verlaging van het beschikbare bedrag.

Vraag 3:
Is bij de verwerking van het saldo 2015 sprake van een zuiver technische verwerking of liggen hier ook beleidskeuzes aan ten grondslag? Indien hieraan ook beleidskeuzes ten grondslag liggen, kunt u deze dan toelichten?

Antwoord:
De verwerking van het saldo betreft een zuiver technische verwerking. Hier liggen geen beleidskeuzes aan ten grondslag.

Vraag 4
Kunt u de verplichtingenmutatie van € 1.296,5 miljoen op artikel 12 uitgebreid toelichten, daar de gezamenlijke uitgavenmutaties op dit artikel, waarnaar u in uw toelichting verwijst, van een andere grootte zijn?

Antwoord:
De mutatie bestaat uit projecten waarvan de verplichtingen in 2015 waren geraamd maar waarvan in de uitvoering is gebleken dat deze in 2016 en latere jaren worden aangegaan. In de begroting schuiven deze daarom een jaar door. Binnen dit bedrag is er sprake van een aantal grotere posten, te weten: de A7 Zuidelijke rondweg Groningen (€ 616 miljoen), Schiphol–Amsterdam–Almere (€ 197), A9 Gaasperdammerweg (€ 73 miljoen) en A1–A6 Schiphol–Amsterdam–Almere (€ 66 miljoen).

Vraag 5
Kunt u de verplichtingenmutatie van € 207 miljoen op artikel 12 uitgebreid toelichten, daar de gezamenlijke uitgavenmutaties op dit artikel, waarnaar u in uw toelichting verwijst, van een andere grootte zijn?

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Antwoord:
Het bedrag van € 207 miljoen voor verplichtingenmutaties bij artikel 12 wordt niet herkend. Waarschijnlijk bedoelt u artikel 15, omdat daar wel sprake is van een bedrag van € 207 miljoen aan verplichtingenmutaties. Dit betreft een saldo dat wordt veroorzaakt door projecten waarvan de verplichtingen in 2015 waren geraamd maar waarvan in de uitvoering is gebleken dat deze in 2016 en latere jaren worden aangegaan (€ 220 miljoen) en een saldo van een aantal overige correcties (per saldo – € 13 miljoen).

Projecten waarvan de verplichtingen in 2015 waren geraamd maar waarvan in de uitvoering is gebleken dat deze in 2016 en latere jaren worden aangegaan (€ 220 miljoen)

Overdracht Brokx Nat	4	saldo van 2015
GVO Rotterdam - België (Zeeland)	7	saldo van 2015
GVO Impuls groot onderhoud	17	saldo van 2015
GVO Vervanging en Renovatie	45	saldo van 2015
Batlic Ace	3	saldo van 2015
Vaarweg Lemmer-Delfzijl	-39	saldo van 2015
Verbeteren vaargeul IJsselmeer Amsterdam-Lemme	1	saldo van 2015
Walradar Noordzeekanall	2	saldo van 2015
Maasroute	112	saldo van 2015
Zuid Willemsvaart Maximakanaal	12	saldo van 2015
Vaarweg Meppel Ramspol	3	saldo van 2015
Wilhelminakanaal Tilburg	3	saldo van 2015
Verruiming Vaarweg Eemshaven	20	saldo van 2015
Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen	9	saldo van 2015
Lichteren buitenhaven Ijmuiden	63	saldo van 2015
Beter Benutten	6	saldo van 2015
Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	10	saldo van 2015
Quick Wins Volkeraksluizen	3	saldo van 2015
Nieuwe Sluis Terneuzen	6	saldo van 2015
Toekomstvisie Waal	4	saldo van 2015
Capaciteitsuitbreiding ligplaats Beneden Lek	12	saldo van 2015
Keersluis Limmel	-79	saldo van 2015
Zeetoegang IJmond	-214	saldo van 2015
Lekkanaal	204	saldo van 2015
diverse projecten met saldo 2015 < 1mln	4	
Subtotaal doorwerking Saldo 2015	220	

Overige mutaties (saldo € – 13 miljoen).

Vervanging en Renovatie	-115	Betreft het actualiseren van de planning
GVO Rotterdam - België (Zeeland)	-7	overdracht haven Oudeschild vindt plaats in 2019 ipv 2016
GVO A'dam Rijnkanaal:Baggeren/Renov. sluizen oevers	-2	Het project is afgerond. Deze mutatie betreft het afboeken van de restverplichting
Maasroute	-99	De verlaging van het verplichtingenbudget is voornamelijk het gevolg van de overgang van Sluis Limmel naar DBFM
Zuid Willemsvaart Maximakanaal	6	Deze verplichtingen verhoging betreft een technische correctie
Lekkanaal	-132	Het verplichtingenbudget wordt aangepast in verband met de overgang naar DBFM
Lichteren buitenhaven Ijmuiden	-23	Betreft het actualiseren van de planning
Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde	55	Betreft het actualiseren van de planning
Keersluis Limmel	81	Deze mutatie betreft een technische correctie a.g.v. de overgang naar DBFM
Zeetoegang IJmond	221	Deze mutatie betreft het aanpassen van de verplichtingen aan de kasplanning
Diverse mutatie < 1 mln	2	
Subtotaal	-13	

Vraag 6

In hoeverre is de claim van de aannemerscombinatie bij het project NSP (Nieuw Sleutelproject) Breda rechtvaardig als gevolg van de handelwijze van de opdrachtgever? Betreft het hier onvoorziene kosten voor meerwerk en vertraging of zijn deze kosten ontstaan door aanvullende wensen van de opdrachtgever?

Antwoord:
De claim die is uitbetaald heeft grotendeels betrekking op meerkosten. Meerkosten ontstaan door onder andere gewijzigde regelgeving, aanscherping veiligheidseisen, onvolkomenheden in het bestek. De oorspronkelijke claim van de aannemer lag een stuk hoger. ProRail heeft de claim beoordeeld en een adviestraject doorlopen met een adviescommissie van drie onafhankelijke deskundigen. In de uitwerking van dat adviestraject heeft ProRail zich laten ondersteunen door een advocatenbureau. Het ministerie heeft een second opinion laten uitvoeren door een onafhankelijke adviseur op het eindresultaat. Het ministerie heeft geen wijziging van de scope van het project ingebracht.

Vraag 7
Kunt u de betekenis en taakstelling van de brede doeluitkering (BDU) verder toelichten?

Antwoord:
Middels de Brede Doeluitkering (BDU) worden middelen beschikbaar gesteld aan de Stadsregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag voor decentraal verkeers- en vervoersbeleid. Het doel van de BDU is het realiseren van maatwerkoplossingen voor verkeers- en vervoersvraagstukken. De BDU wordt verantwoord op artikel 25 Brede Doeluitkering op de begroting HXII.

Vraag 8
Kunt u de lagere ontvangsten bij het project Impuls Dynamisch Verkeersmanagement Vaarwegen toelichten? Waren deze voorzien?

Antwoord:
De lagere ontvangsten betreffen EU-subsidies. De subsidie voor het project Verkeerscentrale van Morgen is lager vastgesteld (en daarmee definitief) en de subsidie voor het project Maritiem Single Window bleek in de begroting hoger ingeschat dan de daadwerkelijke subsidie-aanvraag. Deze subsidie is nog niet definitief vastgesteld.

Vraag 9
Zijn uit het onderzoek naar de betonkwaliteit op de HSL-Zuid conclusies te trekken over de kosten van de herstelwerkzaamheden? Zijn deze kosten al ingeboekt voor het boekjaar 2016?

Antwoord:
Nee, alleen de Tunnel Rotterdam Noordrand is onderzocht. Op basis van de uitkomsten zijn geen conclusies te trekken over de kosten van de herstelwerkzaamheden. Daarvoor zal een Life Cycle Costs analyse worden uitgevoerd. De kosten zijn derhalve niet ingeboekt voor boekjaar 2016.